

# Joka kerhon purjelentokone PIK-17

Saman otsikon alla kerrottiin projektista PIK-17 tämän lehden palstoilla jo parisen vuotta sitten. Siihen aikaan oli tasaleveä siipi ja putkirunko muotia, mutta tunteehan jokainen muodin oikut... Suunnittelutyön edistytessä tulittiin siihen tulokseen että tämä tie ei johtanut haluttuun lopputulokseen – kevyt, halpa, yksinkertainen, uudenaikainen harjoituspurjelentokone – ja niin tehtiin täyskäänös ja juostiin takaisin tienhaaraan. Uuden suunnittelulinjan päämäärä on nähtävissä oheisessa koneen yleiskuvassa, ja tavoite on jo käden ulottuvilla. Prototyypin rakennetaan paraikaa Jämin lentokonetehdalla; siipi on koekuormitettu ja koneen laskeutavan lentävän ensilentonsa talvella. Polytექnikkojen Ilmailukerhon "murjussa" valmistuu eturungon muovikuori, rahastonhoitaja kirjoittaa rakkauskirjeitään ja saa vastaukset postisiirron välityksellä, Aeron piirtämössä tehdään "ylitöitä" jne.

Kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa, mutta kaipa ehkä kuitenkin pientä selvitystä. Runko on puurakenteinen, nokka siiven puoleenvälillä saakka päällystetty lasikuitukuorella. Peränsä on ellipsikartio. Korkeuseräsin on kokonaan liikkuva varustettuna stabilisoivilla säätölaipoilla. Peräsin koostuu kahdesta puoliskosta ja niitä yhdistävästä peukesta, joka on laakeroitu kuulalaakerein sivuvaakajan salkoon. Peräsinpinnat ovat vaneria. Siipisalko

noudattaa samaa rakenneperiaatetta kuin Havukassa – ts. koivuviiluista liimatut salkokouret ulottuvat siiven etureunaan saakka. Tyvirauhoitus ja la Vasama. Salon sisällä muovileivystä sahattuja kaaria tiheällä jaolla, puukäärä 800 mm välein. Salkoon ei ole tyvirautoja lukuunottamatta liitetty metalliosia eikä ohjaukselimiä. Jättöreuna siivkeineen on vaneripäällysteinen, jarrut lasikuitumuovia. Sivuperäsin toimii vajjeriohjauksella. muut ohjausjärjestelmät ovat työntöntankotyyppejä. Lasikuituuteline on 12" kumpipyörä rumpujarruineen sekä teräsjoisjouskannus. Pyörä sijaitsee koneen painopisteen etupuolella raskaimmalla ohjajalla. Yhdistetty lako- ja vintturihinauskytkin.

Halpuus...? Prototyyppi ei koskaan ole halpa, mutta suunnittelun johtotähtenä on jatkuvasti ollut yksinkertaisuus sen pyhimmissä muodossa. Tämän pitäisi inhimillisesti ajatellen kuvastua sen myyntihinnassa, jos sitä voidaan pitää riittävän onnistuneena sarjavalmistusta ja mahdollisia markkinoita silmälläpitäen. Pari vuotta sitten oli tavoitteena 5000 mk:n myyntihinta mittarittomana – tämä arvo on tänään luonnollisesti liioitellumpi kuin silloin. 7000 mk on luultavasti oikeampi luku. Koneen puurakenteen tekee kuitenkin kerhorakentelun mahdolliseksi varsin pitkälle, joten 4000 mk:n rahansijoitus ja tuhatkunta kerhotuntia voisi olla toinen vaihtoehto. Hinta tulee oleellisesti riippumana siitä, haluaako mahdollinen valmistaja todella aikaansaada halvan harjoituskoneen markkinoitamme varten. Ja – tasapuolisuuden nimessä – jossain määrin siitäkin, onko tämä kone PIK-17. Palatkaamme asiaan talvella – valmis kone puhuu enemmän kuin tuhat kuvaa.

Mitat ja jotain saavutusarvoistakin: kärkiväli 12,0 m, siiven tyyleveys 1,0 m, kärkileveys 0,5 m, pinta-ala 10,5 m<sup>2</sup>, sivusuhte 13,7, nuolimutu (25 %) 0°, V-muoto 2°, tyviprofiili FX 61–163, kär-

Kiruna Flygklubbin purjelentojaosto on tehnyt suomalaislentäjiä suuresti ilahduttavan päätöksen: aaltovirtausleiri Kebnekaisen tuntumassa järjestetään entiseen tapaan 27. 3.–12. 4. 1966. Leiri on järjestyksessään viides, ja ensimmäisen leirin osanottajamäärä 40 on nyttemmin kahtena viime vuonna vakioitunut 140:ksi. Halukkaita olisi tulossa enemmänkin, mutta huoletta jätetty pakkotavat rajoittamaan osanottoa. Ollisikin tästä syystä toivottavaa, että ne, jotka eivät aio lentää, viettäisivät hiihtolomansa muualla, ainakin toistaiseksi, kunnes kiirunaisten suunnitelmat Pohjois-Euroopan suurimmasta lentokeskuksesta toteutuvat.

Majoitus järjestetään vanhaan tapaan Pirttivuopiossa ja lähiympäristökyllissä. Kaikkien Kebnekaiselle aikovien suomalaisten toivotaan marraskuun loppuun mennessä lähettävän alustavan ennakoimallitautumisen ruuva Harriet Louhijalle, os. Pohjoisranta 12 A Helsinki, puh. 628 353.

kiprofiili FX 60–126, rungon pituus 5,85 m, hartialeveys 0,60 m, korkeus kuomon kohdalta 1,10 m ja sivuperäsimen korkeus 1,50 m, korkeuseräsimen kärki-väli 2,3 m, leveys 0,5 m, profiili NACA 63015.

Tyhjäpaino 160 kp mittareineen, siipi 90 kp, lentopaino 215–270 kp, siipikuormitus 20,5–25,6 kp/m<sup>2</sup>.

Sakkausnopeus 58–64 km/h, suurin sallittu nopeus puuskissa 148 km/h (6,0 g), tynnellä 235 km/h, vajoamisnopeus (m/s)/vastaava lentonopeus (km/h) ohjaajainnolla 80 kp (ilman laskuvarjoa): 0,80/70; 0,82/80; 1,05/100; 1,44/120; 2,15/140; 3,10/160; 4,46/180, paras lähtöluku huonompi kuin 30 mutta parempi kuin 25, tarkemmin sanottuna 27,62.

